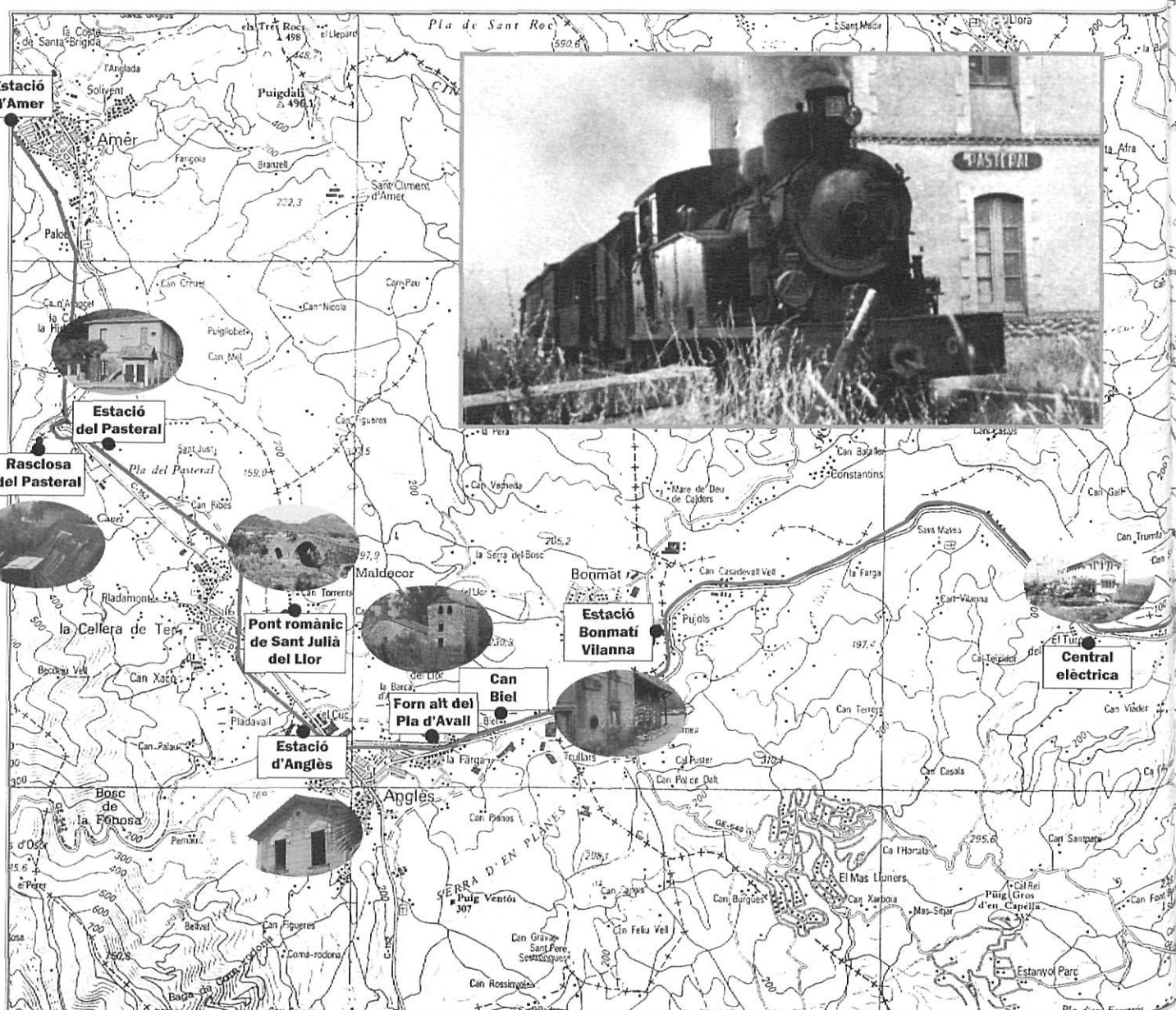
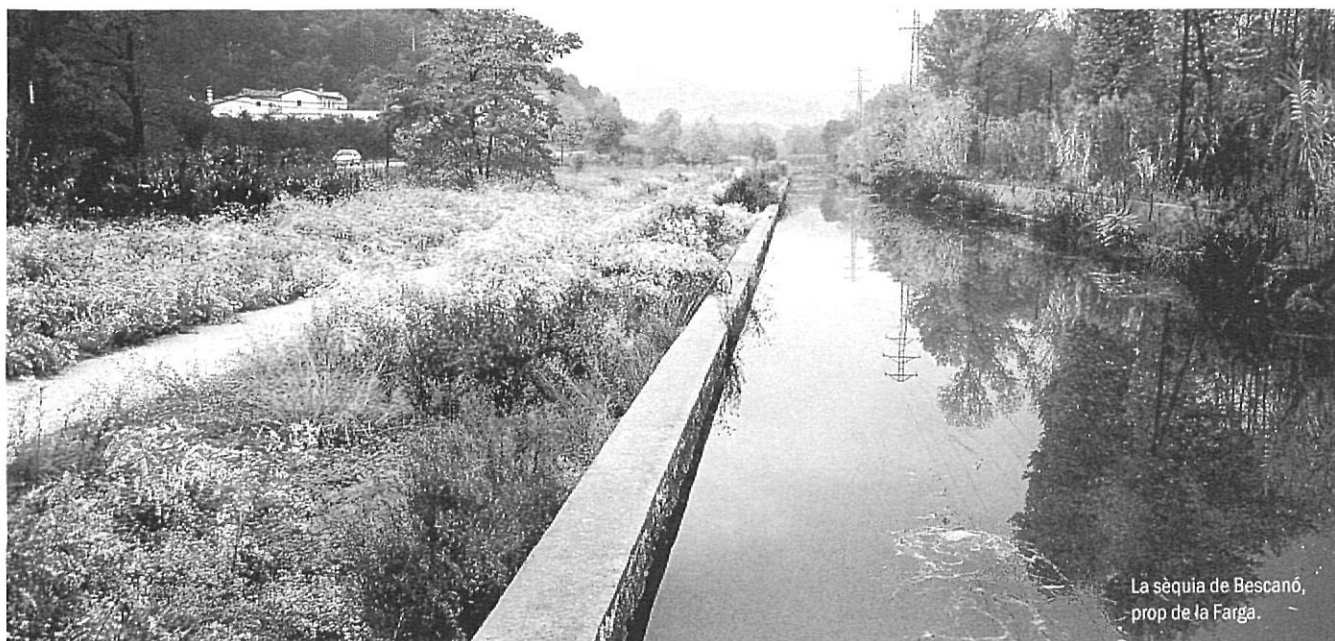


# Treball de redacció

## Bicicarril i arquitectura: Un passeig per l'antic camí del ferrocarril (Girona-Amer)

Text i fotos : Ramon Esteban Pagès





La sèquia de Bescanó,  
prop de la Farga.



Una companyia hispano-britànica, The Olot and Gerona Railway Company Limited, va obtenir el 1891 la concessió d'un tren regular entre la capital de la província i la garrotxina. En els cent nou anys que ens separen d'aquell moment històric, hi ha hagut temps perquè el carrilet s'anés construint a empentes i rodolons —el traçat total no es va obrir fins al 1911—, per viure una dècada gloriosa els anys vint, per entrar en crisi, per tancar la línia —el 1969— i, ja a les acaballes del segle XX, per recuperar-ne el traçat i fer-ne un passeig per a bicicletes i vianants. Avui, també és un petit tresor d'arqueologia industrial i una porta a edificis i racons històrics situats just a tocar l'antiga línia.

Fins a gairebé la meitat del recorregut (Girona-Amer), el Ter acompanya el viatger. Amb una mica d'imaginació, i amb l'ajuda de l'olor de ferro i greix que encara conserven determinats trams, quan marxés encaixonat entre el riu i la part del pas del Gegant o passes per davant de qualsevol de les estacions, que encara es conserven (excepte la de la Celler), et trasllades a un món desaparegut. Rodar amb la bicicleta o caminar

plàcidament pel caminet estret que va deixar el tren té un atractiu afegit precisament en la impressió permanent que envolta el vianant o el ciclista que per allà mateix passaven la locomotora i els vagons. No és casualitat que la Ruta del Carrilet, oberta a principi dels anys 90 i gestionada per un consorci, hagi esdevingut un model que s'està exportant a altres punts de l'Estat espanyol interessats a donar un ús de lleure a antigues línies de ferrocarril.

#### Comencem el viatge: les sèquies

Havent deixat enrere l'asfalt i el ciment de Girona i de Salt —on les antigues estacions s'han reconvertit en locals d'entitats—, sota els quals s'amaguen els primers quilòmetres del vell traçat del tren, no serà fins al veïnat de Montfullà que entrarem en el carril bici pròpiament dit. Si volem sortir des del centre de Girona, és recomanable utilitzar el bicicarril que hi ha habilitat entre el parc de la Devesa i el límit del terme de Salt, passant per les Deveses, al nord de l'antic traçat del ferrocarril.

A Montfullà, només de posar els peus o les rodes a la sorra

La primera central elèctrica  
que trobem a la ruta,  
a l'entrada de Bescanó.



compactada del caminet ja tenim a prop nostre un exemple de la riquesa arquitectònica que ens acompanyarà durant tot el trajecte. Com que els primers quilòmetres fins al Pasteral els farem sempre resseguint el marge dret del Ter, sovint tindrem l'oportunitat de veure les canalitzacions d'aigua—sèquies— que durant segles han servit per regar els conreus de la zona i, abans de l'electrificació del país, fer funcionar les fàbriques que van ser les pioneres de la industrialització de la regió.

De Montfullà (km 4) surt la sèquia Monar, la canalització més antiga que se li coneix al Ter. És la infraestructura que dona vida als conreus del nord-oest de Girona. Ha estat determinant per al desenvolupament de Salt. Ja consta documentalment al segle XI, encara que el primer traçat començava més avall, a l'alçada de l'actual Santa Eugènia. Sí que desagassava a l'Onyar, pel Mercadal,

com ara mateix. Va ser el rei Pere III el Cerimoniós qui, el 1346, va ordenar que les aigües del Ter es prenguessin més amunt. Era la mateixa època en què el rei va ordenar la construcció de les muralles de Girona.

El *rec*, com els veïns anomenen la canalització, devia agafar el nom del llatí *molinare*, en referència als molins que feia moure a l'edat mitjana. Aquesta sèquia també ha estat considerada el fonament de la industrialització de Salt, al segle XIX. Així mateix, va ser la proximitat del rec l'àrea escollida per al primer creixement urbà del poble.

A l'alçada de Vilanna (km 9,8) neix la sèquia Bescanó, que a més de regar una àmplia àrea agrícola dona la força hidràulica a dues petites centrals, una de les quals és especialment interessant des del punt de vista artístic, com veurem més endavant.

Finalment, de la Cellera (km 18,6) surt un canal que té el nom

d'aquest poble i que porta aigua als camps del marge dret del Ter fins a Bescanó.

Les fàbriques d'Anglès, abans que l'electricitat les «alliberés» del riu, durant molts anys van fonamentar la seva existència en aquesta sèquia. En algun tram tindrem els canals a la vista. Si no, només ens cal agafar algun dels camins que menen cap als camps.

A l'alçada de Sant Julià del Llor (km 17,2), però al marge esquerre del Ter —per tant no ho veiem des del carril bici—, neix la sèquia de Sant Julià, que, entre altres utilitats, va tenir la de fer funcionar les fàbriques de Bonmatí.

Aquestes sèquies són d'una amplada considerable. En alguns trams superen els quatre metres i a l'entrada de les centrals elèctriques encara tenen unes dimensions més grans. De tant en tant, unes comportes que es manipulen manualment en regulen el cabal. La veritat és que, en molts trams,



## L'aspecte senzill de les sèquies no concorda amb la transcendència que tenen per a l'economia de la comarca.

el seu aspecte senzill no concorda amb la transcendència que els canals han tingut i tenen per a l'economia de la comarca.

### El pas del Gegant

Quan acabem de deixar Montfullà a la nostra esquena i ja amb Bescanó a les envistes, passarem pel pas del Gegant, un coll d'ampolla entre el Ter i el mur de contenció de la carretera C-141, que a la vegada circula encaixonada entre els contraforts de la muntanya. Ens hi situem al cap de pocs metres de les instal·lacions de sortida de la sèquia Monar.

Aquest lloc va ser l'escenari de l'únic incident d'importància que va patir mai el carrilet. Es va produir el 16 de maig del 1946. Per causes mai aclarides del tot —una versió parla d'atemptat dels maquis, que encara lluitaven contra el règim del general Franco; i una altra, d'un simple descarrilament després que el terreny cedís a causa de la pluja recent—, la màquina i el primer vagó, que circulaven en direcció a Olot, van anar a parar a l'aigua. Aquell dia el tren portava una colla del GEiEG que anaven a celebrar el seu tradicional aplec a Cogolls, a la vall d'Hostoles. Sortosament, no es van haver de lamentar víctimes. La línia, però, va restar tallada uns quants dies.

Al marge de l'anècdota, hem de contemplar aquests metres del traçat com un dels punts més complicats que van haver d'afrontar els enginyers del ferrocarril, perquè els rails havien d'instal·lar-se en un passadís estret i en un terreny que, atesa la proximitat del llit del Ter, era tou i, per tant, inadequat per fer-hi passar el tren.

### Les estacions de Bescanó i Vilanna

El primer lloc on es fa patent que queda molta feina per completar la recuperació del patrimoni arquitectònic del carrilet és a Bescanó. La contemplació de l'estació

et fa caure l'ànima als peus. Era un edifici senzill, sense cap pis superior. A cada costat hi havia uns annexos, un dels quals era el típic lavabo que anirem veient a cadascuna de les estacions. Tot està en ruïnes. L'edifici gran té les portes i les finestres tancades, però



L'estació de Vilanna-Bonmatí  
va tenir molta activitat. Ara està  
tancada i serveix de garatge.

## Un antic forn, transformat després en bòbila, és ara un complex industrial en ruïnes.

la coberta, en canvi, està ensorrada, i l'interior deu fer feredat. L'antic lavabo, obert de bat a bat, és un munt de runes.

A Vilanna la impressió no és millor. El popular baixador de la gent de Bonmatí, que era una construcció senzilla però de planta i pis, està tancat i barrat. El vell cobert de l'andana s'ha convertit en un garatge.

### Les centrals elèctriques

La industrialització va anar aparellada amb l'electrificació. No és estrany, doncs, que durant la nostra excursió trobem centrals elèctriques. I no cal que esperem a les espectaculars instal·lacions del Pastoral. A Bescanó mateix n'hi ha dues a tocar el bicicarril. Si disposem de cinc minuts, podem anar a veure la

que hi ha a la sortida del poble, just al final de la recta que travessa el nucli de la població. Caldrà que deixem el carril i travessem la carretera. Es tracta d'un magnífic edifici modernista, projectat per l'arquitecte Joan Roca i Pinet i que va entrar en servei el 1916. L'aigua, canalitzada amb una sèquia que en aquest punt és amplíssima, cau per uns túnels situats a la part posterior del complex i circula cap a un salt d'aigua. Roca i Pinet no es va limitar a dissenyar una obra funcional, sinó que als marges del salt va situar-hi unes escultures magnífiques —amb un cert aire inquietant, tot s'ha de dir—, com ara un drac espectacular i rèpliques de vegetacions exòtiques. En definitiva, la casa resulta gairebé un catàleg de les pantes del modernisme, que s'inspirava en les formes de la naturalesa.

A banda de la decoració del salt d'aigua, cal que ens fixem en la resta de l'edifici, del qual destaquen els forjats dels elements metàl·lics i les ceràmiques col·locades elegantment en determinats punts de les parets. Uns jardins petits i molt ben cuidats completen el conjunt. Que diferent de les impersonals —i lletges— construccions industrials que solen fer-se avui dia! La central continua funcionant. Si us interessa veure la maquinària de l'interior —la majoria d'elements són els originals de principi de segle— ho podeu demanar als masovers.

### Can Biel

Quan arribem a Anglès, a la nostra dreta veurem la impressionant silueta de can Biel. La torre que sobresurt indica el passat brillant



La bòbila —i abans, forn alt— del pla d'Àvall d'Anglès. L'escultura que presidia la façana ja fa molts anys que no hi és.

Estació d'Anglès.  
Un illot de ruïna  
en un espai urbà  
modernitzat.

d'aquesta casa de pagès, l'origen de la qual es perd en el temps. Com a la majoria de les masies grans que han sobreviscut fins als nostres dies, l'aspecte actual de can Biel es remunta al segle XVII, en què molts de masos es van haver de fortificar per defensar-se del bandolerisme. Ramon Vinyes, a *Anglès, notes històriques*, recull de Joan Amades una llegenda que se situa precisament en aquesta casa. Es veu que hi van celebrar el casament d'un hereu de la pairalia amb una pubilla molt rica. Després de dinar, van jugar a la cuït. La flamant jove de can Biel va trobar una caixa de núvia a les golfes. Era tan gran que va decidir amagar-s'hi, amb tan mala fortuna que hi va quedar tancada i no en va poder sortir mai més. La gent va anar marxant de la festa, pensant que algun bandoler se l'havia endut. Fins que al cap de molts anys, en obrir la caixa, van trobar-ne les restes.

#### El forn alt del pla d'Avall

Al davant de la gasolinera d'Anglès, a tocar el barri de la Farga, el carril bici passa just al costat d'un complex industrial en ruïnes. Fa l'efecte que hagi de caure d'un moment a l'altre i s'hi veu una vegetació abundantíssima que ha conquerit els terres, les parets i fins els teulats. Som a l'alt forn del pla d'Avall, construït a mitjan segle XVIII per tractar el ferro que s'extreia d'unes mines de la vora. Al cap d'uns anys, el negoci va fer figa i aquella factoria del ferro es va transformar en una bòbila que va estar en funcionament fins cap a la meitat de la dècada dels setanta del nostre segle. D'aquestes parets van sortir les teules i els

rajols per aixecar la fàbrica Burés, que tenim a tocar.

Els viatgers del tren, si s'hi fixaven, veien al capdamunt de la façana de la bòbila una figura humana, una estàtua que els veïns d'Anglès coneixien com el Ninot de la Farga o en Feliu de la Farga. L'havia fet en Joan Saltó i representava el seu pare, de nom Feliu, que havia estat rajoler de la bòbila. L'escultura donava a l'edifici un aire molt singular. Malauradament, una nit va desaparèixer.

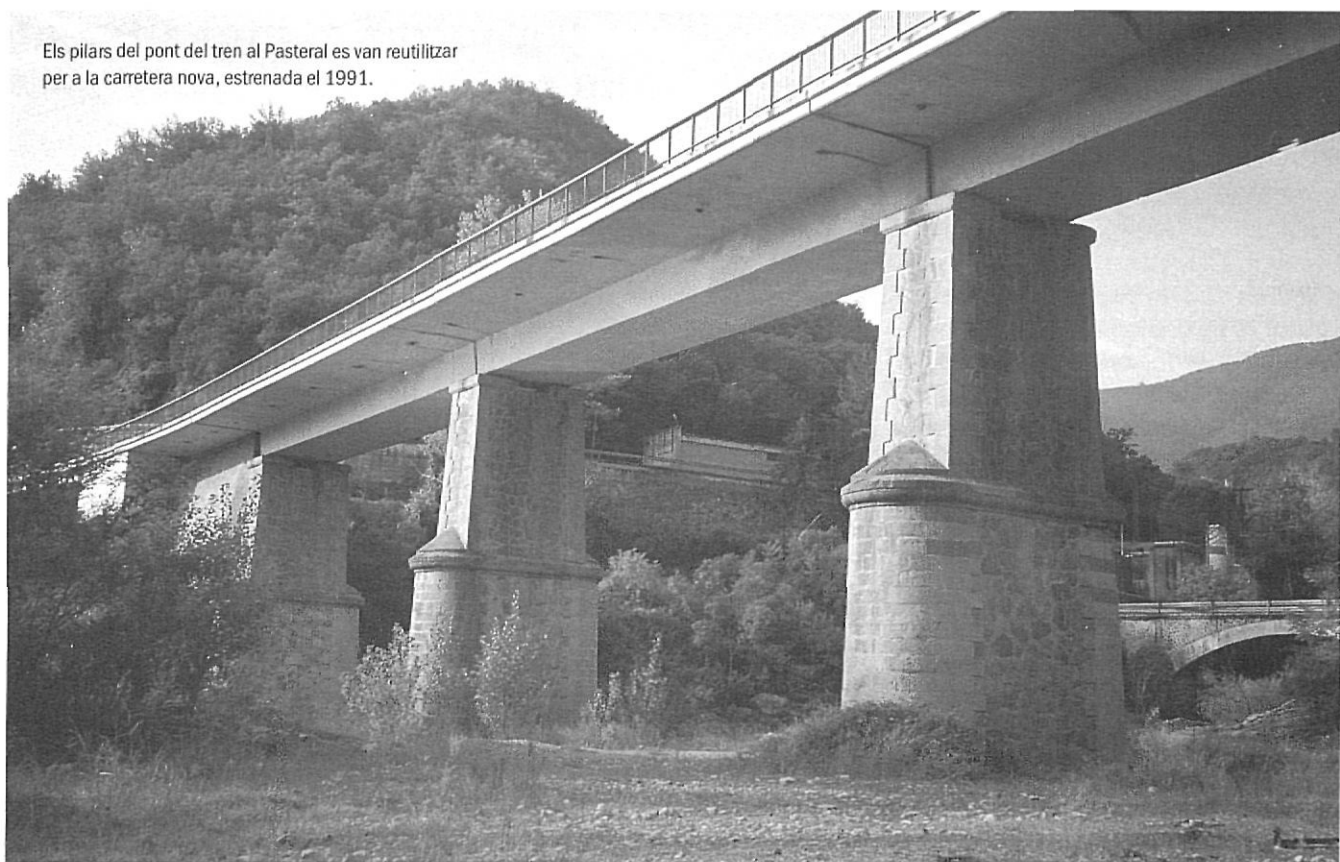
#### L'estació d'Anglès

A Anglès conserven l'antiga estació, però en molt mal estat. Si bé la coberta és nova —amb la qual cosa es garanteix que l'interior no es farà més malbé—, l'aspecte general de l'edifici és realment deplorable. La construcció principal és un edifici de tres cossos, de planta i pis. Les obertures de la planta baixa estan tapiades. Al seu costat encara hi ha tres construccions més, corresponents als serveis comple-





Els pilars del pont del tren al Pasteral es van reutilitzar per a la carretera nova, estrenada el 1991.



mentaris, igualment en mal estat. La precarietat de l'antiga estació contrasta amb la reforma urbanística de què ha estat objecte la zona, ara convertida en un passeig per a vianants adornat amb palmeres. Resulta incomprensible que no hagin aprofitat aquestes instal·lacions, si tenim en compte que es troben situades en un indret molt concorregut, entre el centre i la zona esportiva.

#### El pont de la riera d'Osor

A un centenar de metres de l'estació, el carril bici travessa la riera d'Osor per un pont que a primer cop d'ull no sembla gran cosa. No obstant això, estem davant del viaducte més gran de la ruta, amb permís del pont del Pasteral, que trobarem més endavant. Ara és un pas estret, amb el terra de formigó i baranes de ferro, tot molt fred. A la nostra esquerra circulen, paral·leles, dues grans canonades, que accentuen encara més el caràcter estrictament funcional d'aquest pas. En canvi, si ens

parem a observar els vells pilars (quatre en total, molt ben fornits) comprovarem que quan van edificar el pont van assegurar-se que aguantés anys i panys. I és que la riera d'Osor, normalment estreta i tranquil·la, de tant en tant baixa amb molta força. A pocs metres d'on som ara, les seves aigües tributen al Ter.

#### El pont romànic de Sant Julià del Llor

Una de les sorpreses més agradables del viatge la trobem a Sant Julià del Llor, a pocs quilòmetres fora de la nostra ruta. Per arribar-hi cal sortir del carril bici a Anglès (km 17,2) i agafar la carretera asfaltada de la dreta que comença a la



El pont de la riera d'Osor va ser una de les obres d'enginyeria més importants que es van haver d'afrontar en fer la línia.

## El trajecte de Girona a Olot contenia uns vuitanta ponts i passos per salvar petits accidents geogràfics.

cruïlla de la Creu Roja, just a tocar el pont de la riera d'Osor. Aquesta carretera ens trasllada al marge esquerre del Ter. En cinc minuts arribarem al carrer Vell de Sant Julià, des d'on veurem, a la nostra esquerra, un impressionant pont romànic. Qui ho havia de dir! A part del seu valor arquitectònic, es caracteritza perquè no salva cap riu. Això té una explicació, és clar: arran d'unes inundacions que es van produir al segle XVII, el Ter va variar el seu curs en aquest punt. L'aigua es va traslladar un centenar de metres cap a l'oest (en direcció a la Celleria i Anglès, per entendre'ns) i l'antic llit va quedar eixut. El viaducte el van aixecar a final del segle XI o a principi del XII. Fa 82 metres de llarg i 2 d'amplada, que era la mida justa perquè hi passessin carruatges. Té cinc arcades: la central fa 20 metres de llum, i les laterals més grans, 12 i 11,5 metres; les dues dels extrems, de dimensions més reduïdes, van anar quedant tapades per l'acumulació de materials. El pont es troba en molt mal estat i, des de fa uns anys, el van arreglant. És una construcció magnífica i, en canvi, poc coneguda.

### El Pasteral: l'estació, el pont i la resclosa

Després d'Anglès, la ruta ens porta a la Celleria. El poble és cèlebre per les seves fonts, que trobarem repartides pel municipi. Desgraciadament, en aquest lloc no podem parlar de l'antiga estació perquè la van tirar a terra. Al solar que ocupava i a la rodalia, ara hi fan el mercat setmanal.

Passat el nucli urbà, al final d'una llarga recta que circula entre fruiters, arribarem al Pasteral (km

21), veïnat de la Celleria amb una forta personalitat. Primer veurem l'estació, de planta i un pis (el Pasteral és un lloc petit, però tenia molta vida perquè era el punt on la gent que baixava de Susqueda i els treballadors de la central elèctrica agafaven el tren), que va ser dels primers edificis de l'antiga línia a reconvertir-se, i ara és un centre artístic.

Pocs metres més enllà, davant nostre, resten encara imponents els pilars del pont del ferrocarril, ara aprofitats per sostenir la carretera nova, estrenada l'any 1991, com es cuida de recordar un monòlit erigit en un dels extrems de l'obra. Són dos pilars aïllats i dos més d'adossats a les parets que limiten la llera del riu. Tenen diferent alçada i tots estan revestits

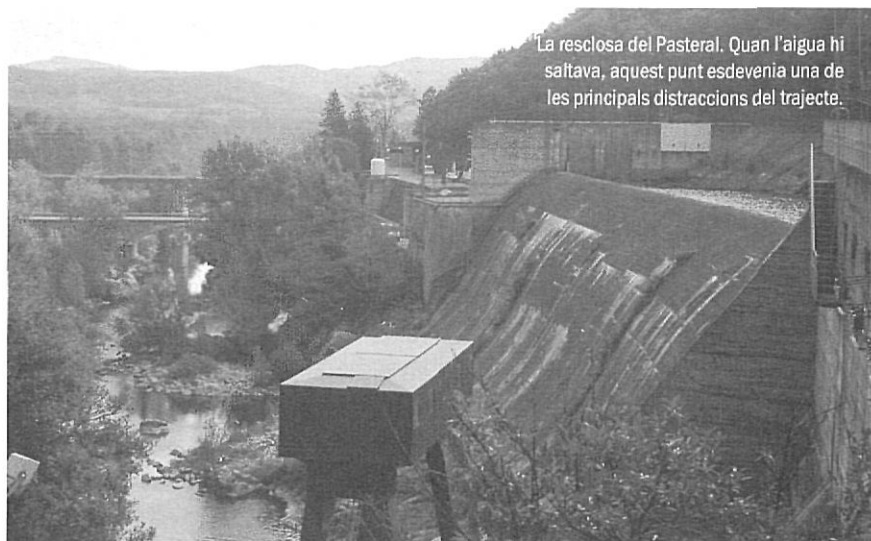
de rajola. Són de planta oval i a mitja alçada s'estrenyen i adopten una gran elegància. És el viaducte de més envergadura que es va haver de construir en tota la línia. Estava format per tres tramades de vint metres, construïdes bàsicament de ferro.

En total, el trajecte Girona-Olot contenia al voltant de vuitanta ponts i passos inferiors, la majoria dels quals eren de mides reduïdes per salvar petits accidents geogràfics: només la meitat d'aquestes obres tenien més de 5 metres de llargada. La conversió d'aquesta ruta en carril bici va haver d'incloure la reconstrucció de la majoria dels viaductes. En alguns casos se'n van poder conservar molts elements (les bigues que sostenien les estructures o les



L'estació del Pasteral va ser de les primeres a reconvertir-se. Ara és una escola d'art.





La resclosa del Pastoral. Quan l'aigua hi saltava, aquest punt esdevenia una de les principals distraccions del trajecte.

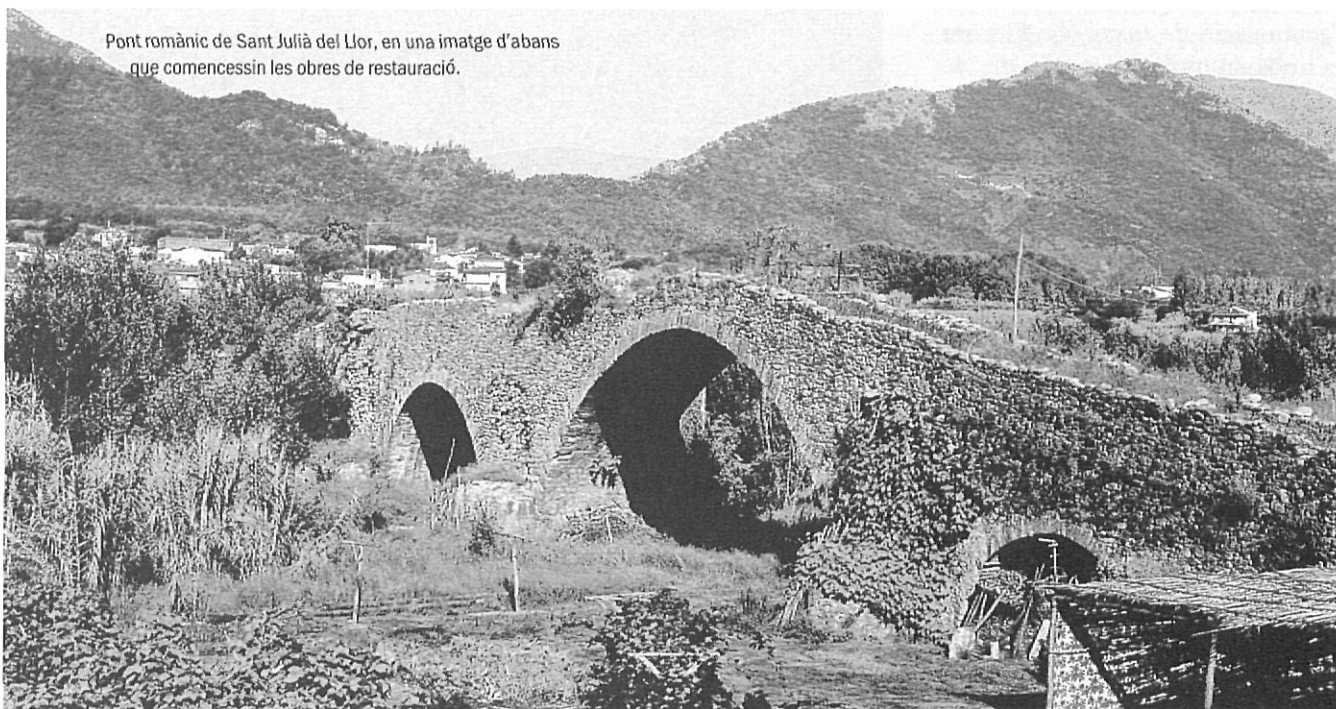
baranes), mentre que en altres es va haver de partir de zero. Les construccions noves són fàcilment distingibles perquè es va optar per la fusta com a material per a les baranes, mentre que les originals eren metàl·liques, i pel formigó per als petits viaductes, en lloc de les bigues de ferro. Com que la construcció de tota la línia del tren va durar dècades, al llarg del trajecte es noten tipologies constructives molt diverses. Al Pastoral, el carril bici ara avança pel pont de la carretera vella, que queda a un nivell inferior al del pont original del tren. Des d'aquí podem apreciar els detalls del viaducte.

A la nostra esquerra queda la resclosa del Pastoral, una magnífica obra d'arquitectura industrial hidràulica. Fa 26 metres d'alçada i 154 d'amplada. La van inaugurar el 1905 per treure'n energia elèctrica i, durant uns anys, va ser el punt de captació de l'aigua que se subministra a Barcelona. Això va ser abans que a principi del anys 60 es posés en servei la central de Susqueda. Els anys 40 van construir un altre complex hidràulic (El Pastoral II) uns centenars de metres aigües avall, d'on sortia l'aigua del Ter per nodrir la ciutat de Girona. És molt difícil que ara puguem veure baixar aigua per la

resclosa del Pastoral. Abans que es fes la presa de Susqueda sí que era força freqüent, i diuen que era una bona atracció per als viatgers del carrilet. De manera excepcional, el 26 d'octubre del 1926 la van posar en funcionament perquè ho veiés el rei Alfons XIII, de viatge cap a Olot. Ara només es pot gaudir de l'espectacle quan el Ter va tan ple que Susqueda no dona l'abast i convé alleugerir el cabal.

#### L'estació d'Amer

Girona i Olot eren els extrems de la línia i, com a ciutats grans, disposaven d'unes estacions que feien patxoca. Totes dues encara es conserven, convenientment reconvertides. Però el punt neuràlgic per al funcionament del carrilet era l'estació d'Amer, just a la meitat del recorregut (km 24,6). No en va, el primer tram de la línia que es va posar en funcionament (13 de novembre de



Pont romànic de Sant Julià del Llor, en una imatge d'abans que comencessin les obres de restauració.

## Abans que es fes la presa de Susqueda, l'aigua de la resclosa del Pasteral era una atracció per als viatgers.

1895) va ser entre aquesta vila i Salt (22 km). L'estació, de fet, era un complex de diferents edificis distribuïts en una àrea prou extensa. Avui dia és perfectament recognoscible, perquè gairebé se n'ha conservat tot. Quan hi arribem, veiem a la dreta l'edifici de l'estació pròpiament dita, de planta i pis (la mateixa categoria que les d'Olot, Girona, el Pasteral, Bonmatí-Vilanna i Anglès), i de tres cossos. Ara és una mena de magatzem de l'Ajuntament i té un aspecte molt deixat. Al seu costat, igualment abandonat –i amb tot l'aire d'haver de caure d'un moment a l'altre–, trobem les restes d'un cobert de fusta, que protegia l'andana de les mercaderies. A mà esquerra veiem els antics tallers i magatzems, que avui allotgen les dependències dels bombers. Hi havia un quiosc de begudes que molts cronistes esmenten com un element especialment entranyable i del qual es conserva un trist esquelet. El distingim entre l'edifici principal i el cobert de fusta. Com en totes les estacions del model gran, els lavabos estaven ubicats en una caseta petita lleugerament separada de les dependències on es despatxaven els bitllets. Cal imaginar-nos aquest escenari els anys vint, l'època de més prosperitat del carrilet: màquines maniobrant per les vies mortes, els vagons entrant i sortint de les cotxeres, els mecànics subministrant aigua a la vella locomotora de vapor o els passatgers aprofitant per estirar les cames, fer una visita als serveis o refrescar-se al cèlebre quiosc. No és d'estranyar que aquesta fos la parada més llarga del trajecte. Sovint, el tren s'hi estava fins a mitja hora.



Detall de la façana principal de l'estació d'Amer. El magnífic edifici està semiabandonat.

Per a l'usuari actual del carril bici continua sent un punt important de tota la ruta. Si volem continuar en direcció a Olot, aprofitem per descansar, menjar una miqueta i proveir-nos de líquids. Durant l'estiu i molts caps de setmana, hi ha un servei de dutxes a l'edifici dels bombers. Si no volem baixar a comprar al poble, esperem a arribar a la Font Picant, que trobarem d'aquí a 2 km. Cal saber que, si fins ara el pendent ha

estat imperceptible (hem sortit de Girona a 75,2 metres d'altitud i, en 24,6 km, hem pujat tan sols fins a 211,2 m), a partir d'Amer el desnivell s'incrementa, perquè enfilarem la vall del Brugent fins al coll d'en Bas, situat a 20 km. d'on som ara i que és el lloc més alt de tot el trajecte, amb 558 metres sobre el nivell del mar.